

Rassegna del 29/07/2020

ANCE VENETO

29/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11 Opere pubbliche, approvato il nuovo prezzario	...	1
29/07/2020	Giornale di Vicenza	11 La Regione vara il neo-prezzario delle opere pubbliche	...	2

ASSOCIAZIONI ANCE

29/07/2020	Foglio - Inserto	5 Si fa presto a dire semplificare Perché liberalizzare funziona meglio che deregolamentare. Un dibattito	Chirico Annalisa	3
29/07/2020	Giornale di Vicenza	19 L'appello ai municipi «Pagate le imprese rispettate le scadenze»	...	4
29/07/2020	Giorno - Carlino - Nazione	2 Paese bloccato da norme lunghe 136 km	Troise Antonio	5
29/07/2020	Messaggero	19 Ance: sistema ingolfato dalla giungla normativa	Fra. Bis.	6

SCENARIO

29/07/2020	Arena	24 Variante Sp10, spunta il ponte al Donzellino	Zambaldo Vittorio	7
29/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9 Mose, tre chiusure totali prima dell'autunno Sub per togliere la sabbia	Zorzi Alberto	8
29/07/2020	Corriere delle Alpi	13 La Provincia stanZIA 300 mila euro si sbloccano i lavori in stazione	Forzin Alessia	10
29/07/2020	Gazzettino Belluno	3 Oggi confronto tra vertici Anas e i sindaci - Per fare il punto sui cantieri iridati oggi arriva il presidente dell'Anas	Zambenedetti Andrea	12
29/07/2020	Gazzettino Belluno	2 Le priorità per Cortina: «Manutenzione delle strade e le varianti dell'Alemagna»	Dibona Marco	14
29/07/2020	Gazzettino Belluno	3 Varianti in ritardo, sindaci arrabbiati: «Diremo la nostra»	Bolzonello Giuditta	16
29/07/2020	Gazzettino Rovigo	6 Nasce lo sportello per l'accesso ai super-bonus - Aperto lo sportello "Punto edilizia" in via Badaloni	Merlin Roberta	17
29/07/2020	Gazzettino Rovigo	3 Piange il mattone, Rovigo fanalino di coda in Veneto	Masiero Emanuele	19
29/07/2020	Gazzettino Venezia	8 luav, collaborazione italo-francese per formare nuovi progettisti	...	20
29/07/2020	Gazzettino Venezia	8 Sant'Elena, si teme un insediamento di seconde case	R.Br.	21
29/07/2020	Gazzettino Venezia	11 Addio "autostrada" in centro «Via Fradeletto è più sicura»	Trevisan Elisio	22
29/07/2020	Gazzettino Venezia	19 Palazzo Fasolo, intervento da 500mila euro	t.inf.	24
29/07/2020	Gazzettino Venezia	14 Cantiere della nuova piscina, venerdì il comitato in sopralluogo	...	25
29/07/2020	Gazzettino Venezia	15 Il nuovo lungomare di Sottomarina - Un nuovo look per il Lungomare	Degan Diego	26
29/07/2020	Gazzettino Venezia	16 Alla Camera un sì bipartisan «L'idrovia deve essere completata» - Idrovia, alla Camera sì bipartisan: «Va finita»	L.Gia.	28
29/07/2020	Giornale di Vicenza	35 Scuole a nuovo e sicure con 1,5 milioni	Zarpellon Caterina	29
29/07/2020	Italia Oggi	29 Bonus edilizio anche per forfetari, minimi, incapienti - Bonus edilizi con platea ampia	Mandolesi Giuliano	30
29/07/2020	Mattino Padova	21 Musme, la Regione stanZIA 50 mila euro	Livieri Elena	32
29/07/2020	Nuova Venezia	27 Idrovia, l'opera sarà conclusa La Riviera esulta	Abbadir Alessandro	34
29/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14 Aggiornati tutti i prezzi per gli appalti in Veneto	...	35
29/07/2020	Tribuna-Treviso	23 Crollano le vendite di immobili ma Treviso resta tra le più care	Pellizzari Maria_Chiera	36
29/07/2020	Tribuna-Treviso	30 Appello del Pd all'Anas «Accelerare il cantiere al traforo di S. Augusta»	Dal Mas Francesco	37

Edilizia**Opere pubbliche, approvato il nuovo prezzario**

VENEZIA Le aziende dell'edilizia impegnate nelle opere pubbliche in Veneto hanno da ieri il nuovo prezzario, l'aggiornamento di quello precedente approvato, come previsto dalle norme nazionali, attraverso una delibera della giunta regionale.

Si tratta di un documento obbligatorio dal Codice appalti che fa da riferimento per la produzione dei progetti da sottoporre alle stazioni appaltanti e che consente perciò di valutare le offerte migliori secondo criteri definiti da precisi margini per ciascuna delle voci di spesa previste. È una tabella, fa presente l'assessore regionale Elisa De Berti, «composta da diverse migliaia di indicatori e che ha comportato un lavoro di molti mesi». Per il direttore di [Ance Veneto](#), Enrico Ramazzina, ora diventa urgente «approvare un'appendice per i 'prezzi Covid'».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CON GLI ORDINI

La Regione vara il neo-prezzario delle opere pubbliche

La Giunta regionale ha approvato il nuovo "Elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche", il prezzario regionale che è strumento di riferimento per i preventivi, le progettazioni e la realizzazione di opere pubbliche in Veneto. «Per definire l'aspetto economico complessivo di ciascuna opera pubblica ci si riferisce a questo strumento - spiega l'assessore ai lavori pubblici Elisa De Berti - e la revisione dell'intero prezzario, composto da diverse migliaia di voci, ci sono voluti mesi di lavoro e confronto con professionisti interni ed esterni, in una modalità concordata con il provveditore alle Opere pubbliche del Veneto, Francesco Sorrentino».

«Con la revisione attuata la Regione si dota di uno strumento rispondente all'evoluzione del mercato, alle nuove tecnologie e ai nuovi materiali, che possono essere impiegati nelle opere pubbliche. Inoltre, si è provveduto al completamento delle analisi dei prezzi, che non erano state inserite nei precedenti prezzari regionali». Al tavolo di lavoro hanno partecipato gli Ordini professionali di ingegneri, architetti, geometri e geologi, oltre all'Ance. ●



Si fa presto a dire semplificare. Perché liberalizzare funziona meglio che deregolamentare. Un dibattito

Roma. Iper-regolamentazione, ipertrofia delle leggi, delirio normativo: chiamatelo come volete. Realizzare un'opera in Italia è una missione impossibile, e la questione diventa di primaria importanza quando il paese, primo beneficiario del programma Next Generation EU per 209 miliardi di euro, potrebbe destinare una quota rilevante delle risorse al settore delle costruzioni e delle infrastrutture. "Le mille e una norma" è il titolo del webinar, promosso dall'Ance per far conoscere i contenuti di un rapporto che accende i riflettori sui guasti della pubblica amministrazione, vizi e virtù italici, anche se, come sostiene la presidente di Italia decide Anna Finocchiaro, "la burocrazia non va demonizzata, nei ministeri esistono competenze e professionalità che andrebbero valorizzate anziché ricorrere continuamente a task force e consulenti esterni". Nel campo delle opere pubbliche, dal '94 ad oggi, sono stati adottati circa 500 provvedimenti per un totale di 45.520 pagine, oltre 136 chilometri di carta, che richiedono 158 giorni per una lettura completa ("senza considerare i rimandi", si precisa nel documento). Un corpus normativo in crescita incessante (si è passati da una media annuale di circa 7,6 provvedimenti negli anni Novanta ai quasi trenta nell'ultimo decennio, con la punta record di 39 nel 2019) e sempre più complesso e indecifrabile: se la legge Merloni del '94 conteneva 38 articoli per un totale di 48 pagine, il codice De Lise del 2006 e quello Appalti del 2016 sono leggi omnibus, che riguardano anche servizi e forniture, con oltre duecento articoli ciascuno. Instabilità normativa che aggiunge incertezza ai rapporti giuridici tra stato e imprese. Limitando l'analisi ai tre principali provvedimenti adottati in epoca Covid, si scopre che i dl dedicati a "cura", "liquidità" e "rilancio" occupano 360 pagine per un totale di 437 articoli, 1.710 commi e 1.807 rimandi. Con l'aggravante che non sempre le norme approvate producono effetti: durante il governo Conte I sono stati adottati 153 decreti attuativi ma ne mancano all'appello ancora 206, per non parlare del Conte II, in carica, che a fronte di 43 decreti attuativi già approvati è alle prese con 370 provvedimenti in corso di approvazione... La novità è il decreto semplificazioni che, con una parola abusatissima, è intervenuto sulle gare: non si dovranno più fare per importi fino a 150mila euro, e con procedure negoziate a inviti fino a 5,35 milioni di euro. Una scelta che apre la strada a favoritismi penalizzando le imprese più efficienti? "Rinunciare alle gare e, dun-

que, alla concorrenza non è una buona notizia - commenta il presidente Ance Gabriele Buia - Il contenzioso sull'aggiudicazione incide in Italia meno del 5 per cento mentre quasi il 70 per cento delle cause di blocco si concentra nella fase autorizzativa antecedente alla gara". Concorde l'ex ministro Finocchiaro: "Più che 'decreto semplificazioni', lo avrei chiamato 'procedure in deroga'. Per rendere la pa più efficiente, si deve intervenire con una visione strategica. Cancellare le gare con un tratto di penna è rischioso perché significa meno trasparenza". "Nei rapporti con la pa, le norme trattano il privato come un potenziale malandrino. Il decreto semplificazioni ha introdotto una pericolosa deregulation i cui effetti si vedranno tra qualche anno", avverte Edoardo Bianchi, vicepresidente Ance con delega alle Opere pubbliche. Intanto servono sedici anni per realizzare un'opera pubblica sopra i cento milioni di euro e quattro o cinque anni per le più semplici opere di manutenzione. "Non c'è nulla di più complicato della semplificazione amministrativa - spiega Carlo Deodato, presidente di sezione del Consiglio di stato - Imperversa l'ideologia della normazione totale che obbliga a legiferare su ogni aspetto della vita sociale. In questi anni gli obiettivi di semplificazione sono stati traditi per varie ragioni, di certo non ha aiutato il sistema di governance multilivello, foriero di una inevitabile stratificazione legislativa. La questione urgente, adesso, è come evitare che ciò si ripeta. A mio giudizio, si deve seguire un modello nuovo, quello della liberalizzazione delle attività economiche e quindi della riduzione del perimetro del controllo pubblico. In breve, per ogni procedimento occorrerà verificare se è condizionato dall'ossequio al diritto europeo o ai valori costituzionali. Là dove questi vincoli non sono configurabili, si dovrà procedere alla eliminazione, totale o parziale, dei controlli amministrativi ritenuti eccessivi". Non intende invece rinunciare ai controlli, "garanzia di legittimità", il vice Avvocato generale dello Stato Marco Corsini: "Oggi la materia è ostica e l'interpretazione impossibile a causa della degenerazione del linguaggio legislativo. La soluzione non è abolire i controlli o lasciare campo libero solo alle direttive comunitarie: servono norme tecniche nazionali su lavori e contratti. E' giunto il momento di redigere un testo unico, chiaro e limpido, con l'intento di farsi capire".

Annalisa Chirico



LAVORI PUBBLICI. Il presidente degli Edili scrive alle amministrazioni

L'appello ai municipi «Pagate le imprese rispettate le scadenze»

Schiavo: «Oggi più che mai il termine del 21 agosto è cruciale per la sopravvivenza di molte aziende»

**Il settore
ha già pagato cara
la crisi del 2008
e ora rischia di
essere schiacciato**

LUIGI SCHIAVO
PRES. EDILI CONFINDUSTRIA VICENZA

Il presidente della sezione Edili e impianti di Confindustria Vicenza, Luigi Schiavo, per conto delle imprese beriche del settore, ha inviato a tutti i Comuni vicentini un appello per sensibilizzare le amministrazioni sull'importanza del rispetto del 21 agosto come termine ultimo per il pagamento dei lavori in corso, come previsto dal Decreto semplificazioni.

«Il rispetto della tempistica, oggi più che mai, in molti casi diventa fattore decisivo per la sopravvivenza di molte imprese del territorio che nel Vicentino danno lavoro a migliaia di persone – afferma Schiavo -. Il nostro settore è quello che più ha pagato la crisi del 2008 e ora è anche il primo che, sul fronte liquidità, rischia di essere schiacciato dall'emergenza Covid-19. Ed è proprio perché si tratta di riuscire a pagare o meno stipendi e fornitori che ci siamo permessi di rivolgere questo appello alle pubbliche amministrazioni che, per lo meno nel Vicentino, sono sempre comunque state virtuose, dando prova di efficienza am-

ministrativa anche nei momenti più difficili».

Il decreto legge adottato dal governo e pubblicato lo scorso 16 luglio in gazzetta ufficiale, a seguito di sollecitazioni da parte di Ance, prevede, per le amministrazioni pubbliche, l'obbligo per gli appaltatori di riconoscere il pagamento di uno stato di avanzamento lavori d'emergenza anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali entro il 21 agosto.

È inoltre previsto il riconoscimento alle imprese appaltatrici dei maggiori costi derivanti dall'adeguamento e dall'integrazione del piano di sicurezza e coordinamento alle misure contenute nei protocolli anti-contagio adottati in seguito alla diffusione della pandemia.

«Comprendiamo bene che anche i Comuni si trovano in una situazione di difficoltà, sicuramente dal punto di vista organizzativo oltre che di bilancio – precisa il presidente della sezione Edili e impianti -. Dobbiamo però anche dire che i fondi per questo tipo di pagamenti dovrebbero essere già a disposizione e accantonati da tutte le amministrazioni e, per quanto riguarda il riconoscimento dei maggiori oneri da Covid-19, il decreto indica esplicitamente che vengano utilizzate le economie che derivano dai ribassi d'asta». •



Il settore edile rischia di essere schiacciato dall'emergenza Covid-19



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Paese bloccato da norme lunghe 136 km

Antonio Troise

Diceva Ennio Flaiano che in Italia, la linea più breve fra due punti è un arabesco. Niente di più vero se siamo riusciti, in 26 anni, a produrre solo in materia di opere pubbliche, oltre 500 provvedimenti legislativi, per un totale di 45.520 pagine. A metterle in fila, una dopo l'altra, sono 136 chilometri di carta. Una distanza infinita per coprire un percorso che, in teoria, dovrebbe essere quello di una linea retta che dal progetto esecutivo porta diritto all'avvio dei cantieri e, possibilmente, alla consegna di un'opera in tempi compatibili con un'economia dell'Occidente.

Niente da fare. Il vizio, tutto italico, di produrre norme su norme è duro a morire. Anzi, è più vivo che mai se si guardano ai numeri dei tre principali provvedimenti adottati dal governo per fare fronte all'emergenza Covid: tre decreti con 750 norme suddivise in 360 pagine, per un totale di 437 articoli che, a loro volta, comprendono 1.710 commi e 1.807 rimandi. Ma

anche quando si è trattato di semplificare non c'è stato governo, negli ultimi vent'anni, che non abbia predicato bene ma razzolato malissimo, complicando ulteriormente le cose. Si è andati avanti stratificando provvedimento su provvedimento, senza neanche curarsi delle eventuali sovrapposizioni. Per non parlare, poi, del linguaggio, parole che rimandano ad altre parole, il burocratese più incomprensibile che si possa immaginare. Il tutto, ovviamente, per la gioia di funzionari, avvocati, azzecagarbugli e, in genere, tutta l'amministrazione che vive all'ombra di falconi e scartoffie. Il risultato è quello di un Paese bloccato, dove per difendere la nidificazione dei fringuelli non si riescono a ultimare i venti chilometri che rafforzerebbero la dorsale ferroviaria adriatica. E dove i tempi medi per realizzare un'opera che vale oltre i 100 milioni si attestano sui 15 anni. Un'eternità misurata con i tempi del mercato. Una bazzecola se rapportata ai 136 chilometri di carta della nostra burocrazia infinita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La denuncia**Ance: sistema ingolfato dalla giungla normativa**

Cinquecento provvedimenti in 26 anni bastano e avanzano. Preoccupa il quadro normativo sulle opere pubbliche che si è venuto a delineare dal 1994 a oggi, dal primo governo Berlusconi al Conte bis. Insomma, se in Itali aci vogliono 16 anni per realizzare un'opera pubblica sopra i 100 milioni e circa 5 per concludere una banale opera di manutenzione non c'è da stupirsi. A lanciare l'allarme è l'Ance, l'associazione che rappresenta i costruttori edili, che ha realizzato uno studio dal titolo esplicito, «Le mille e una norma», per fare il punto su come si è sviluppata la legislazione sui contratti pubblici nell'ultimo quarto di secolo. Per intenderci, i circa 500 provvedimenti di cui sopra coprono oltre 45 mila pagine, una mole di carta (136 chilometri di fogli nel complesso) che solo per essere letta necessita di 158 giorni. Fari puntati anche sul superbond al 110 per cento, frenato secondo Confedilizia dallo smartworking negli enti locali, che stando a quanto dichiarato dal presidente dell'associazione dei proprietari di immobili Giorgio Spaziani Testa starebbe rallentando le pratiche. Sbloccare, semplificare e rinnovare. L'Ance ricorda che l'edilizia attiva l'80 per cento dell'economia e chiede al governo di mettere fine al monstrum normativo che si è venuto a creare negli ultimi anni. Così il presidente dell'associazione Gabriele Buia: «L'attuale quadro normativo finisce per bloccare ogni intervento e crea caos, favorendo il proliferare dell'inefficienza e della corruzione».

Fra. Bis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITÀ. La Provincia ha nel bilancio 16 milioni per realizzare l'opera, ora serve la revisione del progetto del 2014. Cantiere nel 2022

Variante Sp10, spunta il ponte al Donzellino

Risolverà i problemi di guado del Progeno, particolarmente a rischio in condizioni meteo avverse

Vittorio Zambaldo

Non c'è solamente la nuova variante alla provinciale Sp 10 della Val d'Illasi, ma anche un nuovo ponte che risolverà i problemi degli attuali attraversamenti a guado del Progeno.

È quanto ha deciso la Provincia di Verona con l'affidamento degli incarichi professionali per l'aggiornamento del progetto del nuovo lotto della variante alla strada provinciale 10, che si snoda dalla Sp37 a Colognola ai Colli in via Carozza (presso le Quattro strade di Vago di Lavagno) a località Olmo a Illasi.

I tecnici che sono stati individuati si occuperanno della

revisione dell'elaborato redatto ancora nel 2014 dagli uffici provinciali e delle necessarie valutazioni aggiuntive sugli aspetti geologici, archeologici e ambientali dell'area in oggetto.

Rispetto al precedente, il nuovo progetto prevederà dunque la realizzazione di un ponte in località Donzellino, a Illasi, che andrà a sostituire i guadi oggi attraversati spesso anche quando le condizioni meteo sconsiglierebbero di avventurarsi nell'alveo del torrente.

Si tratta di un intervento complesso, poiché il Progeno ha un andamento pensile e dunque sarà necessaria la costruzione di una struttura piuttosto alta, con rampe di

lunghezza pronunciata per accedere al ponte.

Per il nuovo lotto della variante, ci sono a bilancio della Provincia 16 milioni di euro, di cui tre di questi destinati al ponte.

Il presidente della Provincia Manuel Scalzotto assicura: «Entro i prossimi tre mesi avremo il progetto aggiornato e definitivo, che terrà conto sia della necessità di realizzare un ponte al posto del guado, sia delle variazioni normative sopraggiunte negli ultimi sei anni. L'inizio dei lavori, inoltre, dipenderà anche dall'iter individuato per procedere agli espropri necessari, ma contiamo comunque di aprire i cantieri nel 2022». ●



Un'auto bloccata nel progeno del Donzellino viene rimorchiata da un carro attrezzi FOTO D'ARCHIVIO



Mose, tre chiusure totali prima dell'autunno Sub per togliere la sabbia

Prossimo test il 7 agosto. Testa aspirante da sperimentare

VENEZIA I sub ieri si sono messi al lavoro e in pochi giorni toglieranno tutti i sedimenti che si erano infilati sotto sei paratoie dal lato di Treporti: così potranno tornare nei loro alloggiamenti, mentre ora erano rialzate di circa un metro. D'altra parte, dopo la prima prova di sollevamento del Mose – avvenuta lo scorso 10 luglio, alla presenza del premier Giuseppe Conte e di tre ministri – si riparte con i test, in vista dell'ipotesi di alzarlo a protezione della città già da questo autunno in caso di emergenza. Mentre inizialmente si era pensato di riprendere con sollevamenti singoli, il Consorzio Venezia Nuova ha invece deciso che da qui a ottobre ci saranno tre chiusure, una al mese, di tutte le barriere. La prossima dovrebbe essere il 7 agosto, anche se manca ancora il via libera della Capitaneria di Porto, visto che il sollevamento integrale comporta lo stop alla navigazione.

Test importanti per provare il Mose, ovviamente, ma soprattutto per addestrare le quattro squadre che dovranno sovrintendere all'apertura. Per ora, infatti, il sistema di dighe è azionato in modalità semi-manuale, in attesa che venga completata la *control room* all'Arsenale, e dunque servono un'ottantina di persone: tanti tecnici del Cvn, ma anche delle controllate Thetis e Comar, hanno così avviato un processo di riqualificazione per specializzarsi nei sollevamenti, che saranno la necessità del futuro. Anche perché una volta che il Mose sarà a regime servirà meno personale per ogni alzata, ma si dovranno garantire turni e reperibilità. E' dunque necessario rendere sempre più «automatici» i protocolli e provare le comunicazioni, che avvengo-

no per ora tramite il ponte radio messo a disposizione dall'Esercito. Nel frattempo la «macchina-Mose» avanza, con gli ultimi ritocchi che la rendono sempre più potente e performante, grazie all'in-

stallazione di sempre più compressori.

Ieri, per esempio, le paratoie con la sabbia sotto sono state alzate in appena sette minuti. Quelle di Lido sono già a velocità di progetto, mentre è a Malamocco che sono ancora in corso i lavori. Quanto al problema dei sedimenti, per ora si va

avanti con la modalità manuale e i sub, ma proprio oggi arriverà al comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato la proposta di una sperimentazione per rendere più efficiente la loro rimozione. Messo da parte il mezzo che costava oltre 30 milioni di euro, la soluzione *low-cost* (anche se il prezzo non è ancora stato definito) è un macchinario che ha due bocche: una che soffia, l'altra che aspira la sabbia e, tramite un tubo, la rilancia a qualche centinaio di metri di distanza. A renderlo economico è il fatto che questa «testa aspirante» si può collocare su un qualunque pontone che possa portare una gru, da cui viene calata in acqua con degli argani. Uno dei dubbi dei tecnici è che cosa possa succedere in condizioni di mare agitato. Il Cvn ha anche messo in movimento

un paio di imprese per ragionare di altri sistemi.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Il Mose è un sistema di dighe mobili per difendere Venezia dalle acque alte. E' formato da 78 paratoie in 4 schiere

● Lo scorso 10 luglio per la prima volta tutte le dighe sono state sollevate insieme, di fronte al premier Giuseppe Conte

● L'obiettivo è che il Mose possa essere operativo già per l'autunno, quando ci saranno le acque alte più a rischio. Per questo sono previsti altri tre test integrali fino a ottobre

● Uno dei problemi a cui si sta cercando una soluzione è quello dei sedimenti che, dal lato di Treporti, si accumulano sotto le paratoie quando vengono alzate



RIGENERAZIONE URBANA

La Provincia stanZIA 300 mila euro si sbloccano i lavori in stazione

Frison: «In autunno la gara d'appalto, il piazzale diventerà ancora più sicuro con queste risorse»

Alessia Forzin / BELLUNO

Il nuovo piazzale della stazione sarà ancora più sicuro. Svoltata nel progetto di rigenerazione urbana che interesserà l'area di sosta delle corriere nel centro di Belluno: i 300 mila euro stanziati dalla Provincia permettono al Comune di Belluno di sbloccare l'iter per la riqualificazione dello spazio urbano. «In autunno avvieremo la gara per l'appalto dei lavori», spiega l'assessore all'urbanistica a Palazzo Rosso, Franco Frison.

FONDI DALLA PROVINCIA

Soddisfatto e felice per il provvedimento con il quale la Provincia ha messo a disposizione del Comune ben 300 mila euro per dare corso ai lavori. La variazione al bilancio è stata approvata ieri dal consiglio provinciale all'unanimità. «A nome dell'amministrazione comunale esprimo grande soddisfazione per questo passaggio», continua Frison. «Si tratta di una decisione di grande responsabilità da parte della Provincia, che oltre a riconoscere la valenza del progetto ha anche compreso che l'intervento va a sistemare uno spazio che riveste un'importanza di carattere provinciale».

Nei mesi scorsi Frison e il sindaco erano stati più volte in Provincia a chiedere un sostegno per l'intervento. «La Pro-

vincia stessa ci aveva chiesto di aumentare la sicurezza nel piazzale di sosta delle corriere», interviene il sindaco, Jacopo Massaro, «ma i fondi della rigenerazione urbana non avrebbero permesso di coprire le spese. Il finanziamento che ci è stato assegnato permetterà invece di realizzare tutti i lavori aggiuntivi».

NUOVI LAVORI

In particolare, saranno sistemati i giunti del parcheggio Metropolis, sopra il quale sosterranno i mezzi di Dolomibus che oggi posteggiano di fronte allo stabile della stazione ferroviaria; sarà asfaltato il piazzale; saranno realizzate delle banchine rialzate, per aumentare la sicurezza degli utenti; sarà migliorata la segnaletica verticale. La sostanza del progetto rimarrà quella approvata nell'ambito del Bando Periferie: il piazzale della stazione diventerà una piazza pedonale, le corriere parcheggeranno sopra l'area del park Metropolis e saranno meglio organizzati i percorsi per i mezzi pubblici e le auto private.

GARA IN AUTUNNO

L'iter del progetto è stato tormentato. A giugno 2019 si era aggiudicata la gara di appalto un'impresa siciliana, che ha rinunciato a eseguire i lavori. E nessuna delle ditte che aveva

partecipato ha accettato di occuparsi dell'intervento. A dicembre dell'anno scorso, quindi, si è scoperto che la gara era da rifare.

Accadrà in autunno, secondo le stime dell'assessore Frison, che ha fretta di avviare l'intervento dopo tante peripezie. «Il finanziamento approvato dalla Provincia rappresenta una svolta per il progetto», aggiunge. «Ora inviteremo gli architetti Colombo e Molteni, vincitori del concorso di progettazione, ad aggiornare il progetto, così da poter avviare la gara in autunno».

VIA DANTE

Resta da capire se le nuove risorse a disposizione (che portano il progetto a sfiorare il milione di euro) permetteranno di sistemare anche via Dante. Il Comune ha in mano un progetto definitivo, che prevede la separazione con spartitraffico delle corsie di marcia, una corsia di sosta per gli autobus e l'arretramento delle pensiline degli autobus per liberare i marciapiedi per i pedoni. «Sarebbe importante avviare anche quell'intervento, via Dante è la strada che conduce al piazzale della stazione ed è area di transito e di sosta degli autobus del servizio urbano», conclude Frison. «Ma dobbiamo capire se ci sono risorse sufficienti». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il rendering del progetto per il nuovo piazzale della stazione

Strade iridate
Oggi confronto
tra vertici Anas
e i sindaci

Questa mattina il numero uno di Anas Claudio Andrea Gemme incontrerà i sindaci del Cadore per fare il punto sulla viabilità e sui cantieri. Dall'incontro si capirà anche se ci sono i tempi per realizzare le opere previste per le olimpiadi 2026.

Zambenedetti a pagina III

Per fare il punto sui cantieri iridati oggi arriva il presidente dell' Anas

► Gemme anche commissario per la viabilità del grande evento incontra i primi cittadini

► Cruciali le previsioni sulle tangenziali di Longarone e Cortina che sono incluse nel piano delle Olimpiadi

IL PROGETTO
PER I MONDIALI
PREVEDEVA INVESTIMENTI
PER 270 MILIONI DI EURO
IN PROVINCIA
DI BELLUNO

LE OPERE
PER LE OLIMPIADI
HANNO UN PREVENTIVO
PIÙ ELEVATO:
325 PER LONGARONE
E ALTRI 100 PER CORTINA

IL SOPRALLUOGO

CADORE Ha dormito a Cortina. Il primo appuntamento in agenda alle 9,30 è con il sindaco Gianpietro Ghedina. Un'ora dopo ad attendere ci sono i sindaci del Cadore alla Magnifica comunità di Pieve. Giornata tutta bellunese per il numero uno di Anas Claudio Andrea Gemme, carica che coincide con quella di Commissario per le opere viarie per i Mondiali 2021. Nel pomeriggio l'agenda dice, invece, Longarone. Uno snodo cruciale per la viabilità bellunese. Il governo ha promesso che per le Olimpiadi ci sarà una circonvallazione. Una bretella che potrebbe risolvere molti dei problemi della 51 di Alemagna. Ma per arrivare in tempo bisogna fare in fretta. Più o meno entro fine anno deve essere conclusa la fase di studio e bisogna iniziare a chiedere le autorizzazioni. Altrimenti sarà facile prevedere che le opere "Olimpiche" (previsione di spesa di oltre 400 milioni di euro tra Longarone e Cortina) non saranno pronte per il 2026.

IL PIANO

Il piano per i mondiali 2021 di Anas prevedeva investimenti per 270 milioni di euro in provincia di Belluno. Obiettivo: miglioramento accessibilità, maggior comfort e sicurezza di guida. «In vista dell'aumento dei flussi di traffico per i Mondiali di sci alpino 2021 - recita il sito di Anas - il piano prevede una serie di misure volte ad accrescere la fruibilità degli itinerari verso Cortina. Le opere mirano ad innalzare il complessivo livello di servizio della rete stradale di interesse nazionale nella provincia di Belluno, con l'obiettivo di offrire maggiore fluidità del traffico, sicurezza e comfort di guida». Le opere, tuttavia saranno pronte solo dopo l'appuntamento iridato.

INVESTIMENTI

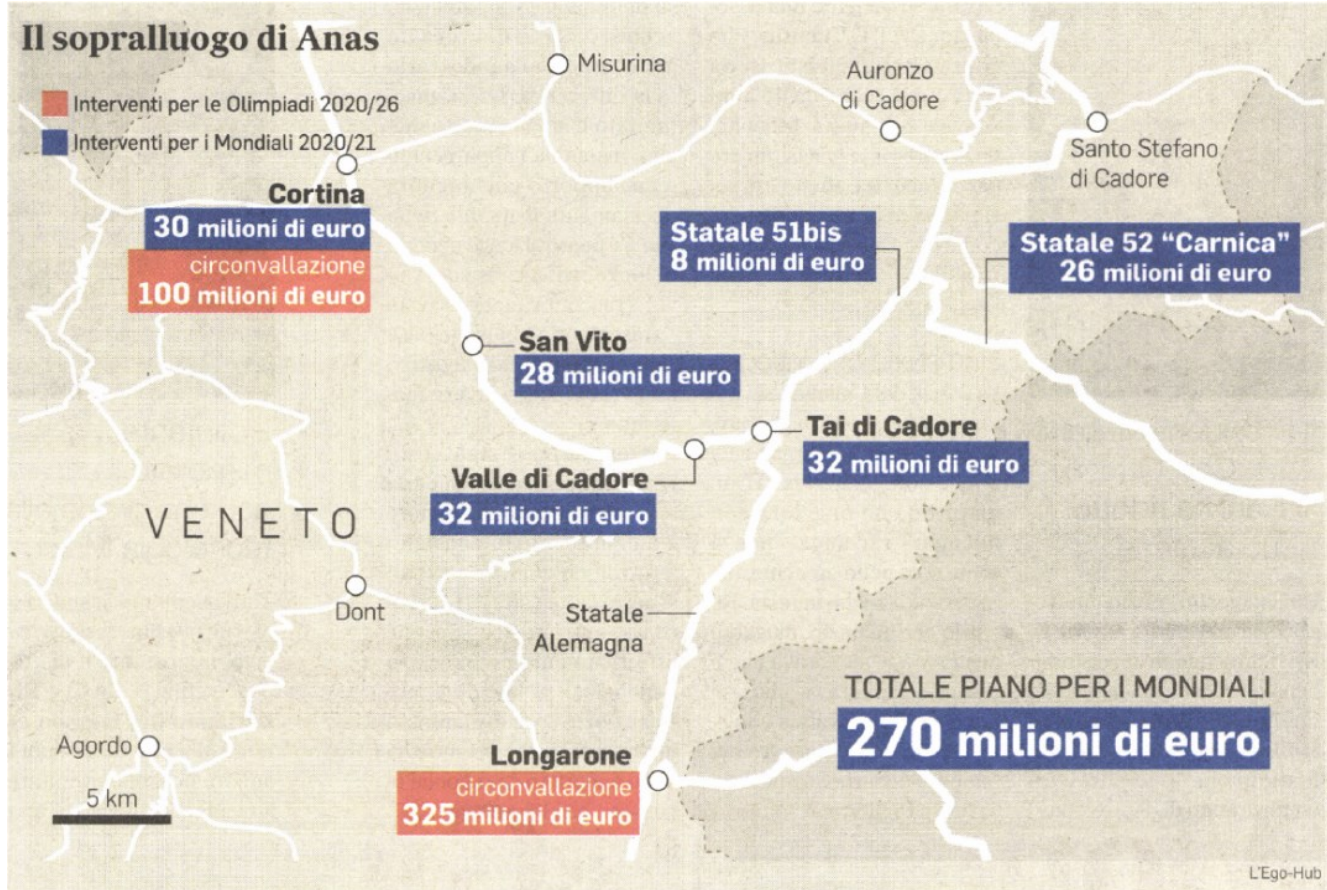
Gli interventi per la statale 51 "di Alemagna" hanno un valore di 270 milioni di euro. Le soluzioni proposte prevedono anche la realizzazione di quattro varianti ai centri abitati del valore di circa 30 milioni di euro ciascuna. Gli interventi per le statali 51bis e 52 "Carnica" hanno un valore di 34 milioni

di euro (8 milioni sulla SS51 bis e 26 milioni sulla SS52). «Sono opere - recita Anas nel sito istituzionale - finalizzate al miglioramento tecnico funzionale della statale, importante complemento del sistema di accessibilità a Cortina d'Ampezzo». Il Piano di investimenti per l'accessibilità a Cortina è interamente finanziato dal Contratto di Programma Anas - Ministero trasporti 2016-2020. Sulle quattro varianti le ultime previsioni Anas dicono che saranno pronte solo nel 2024. «Si tratta di opere particolarmente articolate - ha spiegato il presidente Gemme in una recente intervista - che hanno un valore complessivo superiore a 142 milioni di euro. Per la complessità dei progetti che prevedono lo sviluppo dei tracciati per buona parte in galleria con tempi di lavoro di circa 36 mesi, prevediamo di arrivare a concluderle nel 2024». Questa mattina dovrà ripeterlo sindaco.

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





COMMISSARIO Claudio Andrea Gemme è presidente Anas

Le priorità per Cortina: «Manutenzione delle strade e le varianti dell'Alemagna»

**ALLE 9,30 IL SINDACO
GIANPIETRO GHEDINA
E L'ASSESSORE
BENEDETTO GAFFARINI
INCONTRERANNO
IL NUMERO UNO DI ANAS
LE RICHIESTE**

CORTINA Sistemare il manto stradale attuale; accelerare le procedure di approvazione delle varianti alla statale 51 di Alemagna in Cadore; garantire l'esecuzione delle opere previste per le Olimpiadi invernali 2026, con la disponibilità di oltre 202 milioni di euro, con la viabilità in galleria, ma senza i ritardi e gli intoppi che hanno penalizzato i lavori dei Mondiali 2021, che arriveranno ben dopo questo evento. Sono queste le principali richieste che l'amministrazione comunale di Cortina formulerà a Claudio Andrea Gemme, presidente Anas e commissario di governo per il piano di potenziamento della viabilità, in vista dei Mondiali. Gemme ha raggiunto Cortina ieri ed ha quindi provato i disagi e i ritardi, che sono quotidiani per i pendolari in Valle del Boite e per i turisti. Questa mattina alle 9.30 incontrerà il sindaco ampezzano Gianpietro Ghedina e l'assessore all'urbanistica Benedetto Gaffarini, il quale presenzierà poi alla riunione di Pieve di Cadore, con gli altri amministratori.

GIORNI CRUCIALI

C'è molta attenzione per Cortina, in questo periodo - commenta il sindaco Ghedina - in pochi giorni incontriamo prima il ministro Vincenzo Spadafora, poi il presidente Gemme, e que-

sto è positivo. Però rileviamo che c'è un cortocircuito istituzionale, fra Anas e ministero. Forse sarebbe stato più opportuno che il commissario per la viabilità fosse una persona diversa dal presidente Anas. In breve tempo ci siamo confrontati con tre presidenti diversi, in un continuo avvicendamento. Noi abbiamo visto che ha funzionato creare un commissario ad acta per le opere dei Mondiali: Luigi-Valerio Sant'Andrea ha lavorato benissimo, anche perché aveva numerosi collaboratori, che lo affiancavano. Avrebbero dovuto fare qualcosa di simile anche per le strade. Le nostre priorità saranno comunque le varianti alla statale 51, a cominciare da Longarone». In quanto alle richieste specifiche di Cortina, l'assessore Gaffarini elenca: «Innanzi tutto chiederemo una grande attenzione su quello che è stato fatto sinora, con i ripristini, le riasfaltature, la cura dei cantieri ancora in corso, per rendere più vivibile e fluida la circolazione nell'immediato. Poi chiederemo di seguire le quattro varianti, in particolare a quella di Cortina, affinché vengano sbloccate al più presto; sono sul tavolo del ministero dell'Ambiente da mesi e non sono ancora firmate. Chiederemo inoltre di fare tesoro degli errori del passato più recente, in chiave Mondiali, per le opere previste per le Olimpiadi. E' lo sbocco a nord che dalla rotonda presso i campi di tennis dovrebbe garantire una viabilità nuova verso Fiammes, senza transitare per la attuale circonvallazione al centro di Cortina».

IL TEMPO STRINGE

C'è la consapevolezza che cinque anni sono brevi da passare,

per opere del genere: «Sono un battito di ciglia - obietta Gaffarini - specialmente perché oggi le procedure sono più lunghe della realizzazione di un'opera. E' una assurdità. Si è visto che nemmeno con un grande evento come i Mondiali si è riusciti ad accorciare questi tempi. Ma noi confidiamo ancora che per i Giochi si possano avere le opere completate, non soltanto cantierate». Sul modo di operare che potrà portare a questa reale accelerazione, l'assessore ha dei suggerimenti: «Bisogna avere le idee chiare, da subito, sui progetti e le procedure. Noi, in Comune e in Regione, le abbiamo. E' iniziato l'iter fra la nostra amministrazione e Venezia, in pieno accordo, abbiamo fatto partire il nuovo piano urbanistico per le opere connesse ai grandi eventi sportivi». La priorità è, anche in questo piano, la viabilità: «In vista dei Giochi invernali 2026 guardiamo al passaggio a nord - ribadisce Gaffarini - ovvero la prosecuzione oltre la rotonda del tennis. Ci sono due ipotesi: o la galleria sulla destra Boite, sotto gli abitati di Ronco e Cadin, oppure una galleria urbana, sotto l'attuale via dello Stadio, per arrivare comunque oltre l'abitato di Ra Era. Questa è la nostra priorità e in Regione l'hanno recepito, sia l'assessore Elisa De Berti, sia l'ingegner Elisabetta Pellegrini e l'architetto Salvina Sist. Con loro abbiamo creato un tavolo tecnico che trasmetterà ad Anas il tracciato definitivo, sul quale lavorare. Al commissario Gemme diremo che questo è; non c'è altro da discutere».

Marco Dibona

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**INCONTRO IN MUNICIPIO Il sindaco
Ghedina e l'assessore
Gaffarini questa mattina
indicheranno le loro priorità**

Varianti in ritardo, sindaci arrabbiati: «Diremo la nostra»

I PRIMI CITTADINI

PIEVE/SAN VITO/VALLE I sindaci a tu per tu con Anas. Vero è che da Castellavazzo a Cortina la statale di Alemagna è un fiorire di cantieri ma è altrettanto vero che sulle varianti è sceso un velo. Giuseppe Casagrande chiederà al presidente Claudio Andrea Gemme il rispetto degli impegni presi. Il sindaco di Pieve metterà sul tavolo la questione: «Sono rimasto alle informazioni che davano la nostra variante in attesa del via libera paesaggistico ma nel frattempo sono cambiate situazioni e persone». Dunque un vertice importante quello di questa mattina in Magnifica Comunità anche per snocciolare le preoccupazioni che non sono poche, e che per Casagrande si concentrano nel rallentamento dell'iter effetto coronavirus a cominciare dalla demolizione dell'ex colonia Montagnana per la quale tanto si sono battuti con il Comitato di Tai. Marianna Hoffer, sindaco di Valle: «Credo che esternerò al presidente Gemme tutta la mia rabbia. Coloro che si sono aggiudicati la gara per la demolizione di un edificio sono venuti a chiedermi occupazione del parcheggio a fianco della banca perché volevano iniziare i lavori; in piena estate! Non li ho autorizzati, non posso portare disagio in questo periodo nell'unica piazzetta del paese. Ho ricevuto da Anas una lettera di quasi rimprovero. E quindi ribadirei

che i patti non erano questi, che potevano partire con i lavori anche sotto Covid, che da settimana chiedo di liberare la ciclabile. Capisco che i lavori vanno fatti ma non devono mettere in pericolo, come accade a Venas i ciclisti, e portare meno turismo del già poco che abbiamo. Se autorizzo l'occupazione di quello spazio la gelateria non lavorerà più, il mercato sarà sospeso; avevamo detto da settembre e che settembre sia. E poi a Gemme chiederò della galleria, quando intendono partire con quel lavoro. Comunque sia lo voglio incontrare sperando che non cambino ancora perché di presidenti Anas ne ho visti tanti e se cambia non si andrà più avanti». Franco De Bon, sindaco di San Vito, chiederà un intervento nell'immediato che va nell'ottica di alleggerire le code che il cantiere da poco aperto sull'Alemagna a Chiapuzza sta creando. Su sta allargando la sede stradale scavando la scarpata a monte. Dice: «Della questione ho già parlato con i tecnici comunali. Si tratta di aprire l'intera carreggiata dal venerdì sera al lunedì mattina così da ripristinarla nella sua ampiezza e garantire un maggior scorrimento del traffico, togliendo il semaforo. Un'operazione possibile senza troppe spese, in fondo si tratta di spostare i mezzi». Le critiche non sono mancate per rallentamenti e tempi di attesa veramente pesanti e De Bon corre ai ripari.

Giuditta Bolzonello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROGETTI ANAS PER IL 2021 L'immagine progettuale della variante di Tai



Edilizia

Nasce lo sportello per l'accesso ai super-bonus

In via Badaloni il Comune apre uno sportello apposito per dare informazioni sui "super-bonus" per l'edilizia con sconti fino al 110%.

A pagina VI

Aperto lo sportello "Punto edilizia" in via Badaloni

**FUNZIONARI E TECNICI
DEL COMUNE
A DISPOSIZIONE
DEI CITTADINI PER
SEGUIRE LE PRATICHE
SULLE CONCESSIONI
URBANISTICA**

ROVIGO Il Settore Urbanistica di Palazzo Nodari apre le porte ai cittadini e attiva l'"Edil info point". È partita ieri la nuova organizzazione del servizio di ascolto, supporto e consulenza alle esigenze degli utenti in tema di edilizia privata e urbanistica. L'Amministrazione ha deciso di andare incontro ai cittadini, cercando di avviare un percorso più snello e veloce nel rapporto con l'ente in questo settore. Nei mesi scorsi i rappresentanti dei vari Ordini professionali legati al mondo edilizio e anche qualche cittadino erano insorti chiedendo al Comune di velocizzare l'iter di alcune pratiche bloccate negli uffici di via Badaloni (nella foto). Il consigliere di minoranza Antonio Rossini, davanti alle numerose lamentele di cittadini e professionisti, aveva chiesto al sindaco di riorganizzare gli uffici per risolvere le varie problematiche.

INCONTRO CON GLI ORDINI

E l'assessore all'Urbanistica Giuseppe Favaretto, dopo avere incontrato i rappresentanti degli Ordini e ascoltato le loro esigenze, aveva chiarito che la problematica della lunghezza di alcuni iter riguardava esclusivamente la necessità di integrare la documentazione inizialmente presentata per ottenere il via, carte che, in pratica, vengono richieste dalla legge e

non dunque di natura arbitraria. Per venire incontro agli utenti, l'Amministrazione ha dunque pensato a una serie di iniziative, come lo sportello partito ieri. Un servizio pensato per aiutare il cittadino in relazioni a interventi urbanistici, un aiuto anche per i diversi incentivi governativi pensati per stimolare la ripresa del settore. Chi desidera ottenere informazioni di carattere generale sulla normativa e i regolamenti comunali vigenti per poter progettare in serenità i propri interventi di natura edificatoria ("Cosa posso fare? Come posso farlo? Quali pratiche mi servono?") può dunque rivolgersi allo sportello "Edil info point" di Via Badaloni, dove due operatori saranno a disposizione in presenza dal lunedì al venerdì dalle 9.30 alle 13 e il giovedì dalle 15 alle 17. Un analogo servizio telefonico è inoltre attivo durante l'orario di apertura degli uffici.

Il Comune ha deciso inoltre di rafforzare l'attività di consulenza tecnica fornita dagli istruttori del settore su progetti specifici, previo appuntamento telefonico, il martedì dalle 9.30 alle 12.30 e il giovedì dalle 15 alle 17. A breve verrà istituito anche il "110 Info Point" per fornire tutti i chiarimenti e le indicazioni necessarie all'ottenimento del Super-Bonus 110% relativamente ai procedimenti edilizi. «Con questa iniziativa – dice il sindaco Gaffeo – cerchiamo di semplificare e rendere più immediata la comunicazione con i cittadini. È un bel passo avanti che facciamo nell'ottica di una sempre più stretta collaborazione tra utenti ed ente locale».

Roberta Merlin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Piange il mattone, Rovigo fanalino di coda in Veneto

MERCATO IMMOBILIARE

ROVIGO Mercato immobiliare? Che si guardino i dati in valore assoluto o relativo il risultato non cambia, per il Polesine è un disastro su tutta la linea: nel primo trimestre 2020 la provincia di Rovigo si attesta quasi al -23%. Si parla ovviamente dell'immobiliare residenziale. Un settore che segna una battuta d'arresto significativa in tutta Italia soprattutto a causa del lockdown. Secondo l'elaborazione del Centro Studi di Abitare Co, società di intermediazione immobiliare focalizzata sulle nuove residenze che ha elaborato i dati forniti dall'Osservatorio del mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate, le compravendite di abitazioni in Veneto sono calate rispetto allo stesso trimestre del 2019 del -15,3%, con un totale di 10.835 transazioni eseguite.

LA FOTOGRAFIA

Un risultato che posiziona il Veneto al terzo posto per numerosità di compravendite nella classifica generale delle regioni d'Italia. Posizionamento che diventa decisamente più scarso se analizziamo il calo relativo, con una decima posizione su scala nazionale che fa sentire l'amaro in bocca. E pensare che il mattone una volta era considerato un bene rifugio. Una volta appunto, visto che, complice il Covid, il valore dell'oro è schizzato alle stelle dimenticandosi della sorte del cugino mattone. Scendendo nel dettaglio provinciale nel primo trimestre di quest'anno si registra una flessione delle compravendite in tutte le province, con i

valori più marcati appunto a Rovigo (-22,9%) e Belluno (-17,3%). Seguono Padova (-17,0%), Verona (-15,9%), Venezia (-14,8%), Treviso (-14,5%) e Vicenza (-11,3%). Le province che hanno registrato il maggior numero di compravendite sono state, nell'ordine, Venezia (2.285), Verona (2.167), Padova (2.048), Vicenza (1.777), Treviso (1.724), Belluno (418) e Rovigo (416). Se Rovigo ne esce sconfitta per la quantità, almeno può risultare appetibile per il prezzo che risulta il più basso del Veneto. Per chi vuole comprare casa in Polesine potrebbe essere un buon momento vista anche la complicità del tasso dei mutui ai minimi storici.

Tra i capoluoghi di provincia, Venezia è la più cara, con prezzi che si attestano a 4.500 euro al mq, seguita da Treviso e Verona con 2.050 euro, Padova con 1.730 euro, Vicenza con 1.200 euro, Belluno con 1.100 euro e infine Rovigo con 980 euro. Anche confrontando il dato del Polesine con la media delle altre regioni non c'è da stare sereni: solo Basilicata e Valle d'Aosta fanno peggio: Molise -7,4%, Piemonte -11,7%, Toscana -12,2%, Calabria -12,3%, Emilia-Romagna -12,6%, Puglia -13,1%, Friuli Venezia Giulia -14,6%, Umbria -14,7%, Abruzzo -14,8%, Lazio -15,3%, Veneto -15,3%, Sicilia -15,4%, Lombardia -16,5%, Marche -16,7%, Sardegna -17,3%, Liguria -18,6%, Campania -20,5%, Basilicata -24,1%, Valle d'Aosta -37,0%. Insomma, anche il settore immobiliare entra di diritto nel triste, e sempre più folto, gruppo di attività il cui futuro è estremamente incerto.

Emanuele Masiero

© riproduzione riservata



AGENZIE IN CRISI Meno 23% di compravendite nel primo trimestre



Architettura

Iuav, collaborazione italo-francese per formare nuovi progettisti

Favorire l'integrazione tra i sistemi universitari italiani e francesi, contribuendo al processo di armonizzazione della formazione universitaria in Europa: questo l'obiettivo del bando Vinci, promosso dall'Università Italo Francese a cui l'Università Iuav di Venezia ha partecipato quest'anno per la prima volta, con un progetto didattico in collaborazione con l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Val de Seine. La candidatura è stata approvata e gli atenei hanno ottenuto un finanziamento di 30 mila per un corso di studi in architettura condiviso, che rilascerà un doppio titolo di Laurea Magistrale in Architettura e Diplôme d'Etat

d'Architecte (DEA). Il corso di laurea si propone di formare una nuova figura di progettista: un professionista in grado di confrontarsi con il mondo del lavoro in continua trasformazione e di concepire i correttivi tecnici e culturali necessari per relazionarsi con il mondo locale e globale. Particolare attenzione sarà data alle esigenze della progettazione sostenibile, alla tutela e cura della città e del territorio.

La candidatura al bando è stata elaborata dai docenti che si occupano dell'accordo interuniversitario: il rettore Alberto Ferlenga, i ricercatori Pierantonio Val e Daniela Ruggeri e Donato Severo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sant'Elena, si teme un insediamento di seconde case

**CHIESTI CHIARIMENTI
ANCHE SUL RUOLO
DELLO STUDIO MAR
E IL PD ATTACCA:
«VUOTE TROPPE
CASE COMUNALI»**

► Le perplessità
delle opposizioni
sulla variante

IL PROGETTO

VENEZIA Una delibera troppo importante - che riguarda il futuro di una fetta consistente di Sant'Elena, oltre che il tema caldo della residenza nella città lagunare - per essere portata all'esame del Consiglio comunale solo all'ultimo minuto. Ieri, in commissione, le opposizioni sono tornate a protestare per le modalità di presentazione della variante al Prg che, una volta approvata, consentirà la trasformazione dell'ex cantiere Actv, in parte di proprietà del Demanio, in un complesso residenziale da vendere sul mercato privato, senza più il vincolo di una sua parziale destinazione ad alloggi pubblici. Per evitare, però, che anche queste future case siano risucchiate dal mercato turistico la variante prevede il vincolo che i nuovi alloggi non potranno ospitare attività ricettive, né essere affittati con contratti inferiore all'anno.

Ma i timori, tra le file delle opposizioni, restano. In particolare quello che questo insediamento (invece di portare tra gli 800 e i 1.000 abitanti teorici in più, queste le stime del progetto) si trasformi in un «villaggio di seconde case» come ha ribadito anche ieri il consigliere del Pd, Emanuele Rosteghin. Di qui la richiesta arrivata da più parti

che, come ulteriore vincolo, sia posto quello della residenza obbligatoria. Impossibile, in questa fase, hanno ribattuto però sia l'assessore Massimiliano De Martin che il dirigente Vincenzo De Nitto. Eventualmente lo si potrà fare al momento della convenzione con gli investitori privati. L'assessore ha poi voluto precisare che non si tratterà di case di lusso, ma di alloggi «di elevata qualità, quindi moderni, con servizi e spazi sportivi, per attirare nuovi residenti. Cosa ben diversa dal lusso». Il pentastellato Davide Scano ha posto anche il tema dell'affidamento del progetto allo Studio Mar, quello della famiglia dell'assessore Paola Mar. «L'incarico non è materia del Comune, ma di Invimit (la controllata del ministero dell'Economia che si occupa di valorizzazioni) - ha spiegato De Nitto - Si trattava di un affidamento diretto, in quanto sotto la soglia dei 40.000 euro, solo per la stesura del master plan per la variante». Oggi la discussione si trasferirà in Consiglio comunale dove è atteso il voto.

ALLOGGI VUOTI

Intanto il Pd ieri è tornato alla carica anche sul tema più generale degli alloggi comunali. «Su 5.415, solo 4.443 sono attualmente regolarmente occupati e ben 972 sono liberi. La situazione

peggiora di anno in anno, basta pensare che nel 2018 le case sfitte erano 795» calcolano in un nota, i dem, mentre il segretario comunale, Giorgio Dodì, accusa: «Cosa stiamo aspettando? Ci sono centinaia di famiglie in attesa e altrettante case di proprietà del Comune che sono vuote. Se si continua sulla strada dell'inerzia totale si fa un regalo alla malavita e, come è successo con alcuni alloggi Ater, si rischiano occupazioni e che queste case diventino gli avamposti di bande di delinquenti. È questa la sicurezza sbandierata da Brugnaro?». Tra le proposte del Pd, quella di una sorta di pre-assegnazione, per velocizzare l'iter burocratico, ma anche la trasformazione di Insula in una vera e propria «Agenzia per la casa» per affidare ad un unico soggetto sia il compito di manutenzione delle case che quello di assegnazione, con l'obiettivo di ridurre i tempi che si perdono tra un'azione e l'altra.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Addio "autostrada" in centro «Via Fradeletto è più sicura»

► Per l'asse con via Vespucci previsti interventi per migliorare la viabilità

► Subito la sistemazione dei passaggi pedonali in attesa delle nuove rotonde

IL RICONOSCIMENTO

«Per onestà intellettuale va detto che questa amministrazione ha risolto un problema che denunciavamo da decenni» commenta Fabio Toffanin

GLI ABITANTI DELLA ZONA ATTEDEVANO SOLUZIONI FIN DALLA COSTRUZIONE DEL CAVALCAVIA VERSO LA TANGENZIALE

MOBILITÀ

MESTRE Sono quasi 30 anni che protestano contro le Giunte di centrosinistra che gli hanno trasformato le vie di casa, Fradeletto, Vespucci e Sansovino in un'unica autostrada senza pedaggio in centro città, e adesso che la Giunta di centrodestra ha cominciato a risolvergli il problema non possono fare altro che ringraziarla. Loro che, guidati da portavoce di centrosinistra diventati pure consiglieri con le Giunte progressiste, hanno detto grazie al sindaco Luigi Brugnaro: «Io che non l'ho votato, per onestà intellettuale devo riconoscere che sono riusciti a risolvere un problema che denunciavamo da decenni» afferma Fabio Toffanin che, da presidente del Comitato Fradeletto con la figlia ancora piccola in braccio,

aveva organizzato le prime manifestazioni che bloccavano il traffico già intenso e velenoso.

LA STORIA

Era nei primi anni Novanta, infatti, che via Fradeletto rischiava di diventare un'autostrada senza pedaggio. L'allora assessore ai Lavori Pubblici Giovanni Caprioglio era riuscito a far approvare dalla Giunta democristiana di Ugo Bergamo la costruzione del cavalcavia che avrebbe collegato via Fradeletto con la tangenziale, superando "in volo" il semaforo dell'incrocio col Terraglio. L'opera venne inaugurata nel 1993 dalla prima Giunta Cacciari che varò il lungo periodo di governo del centrosinistra a Venezia.

Ora la Giunta Brugnaro ha fatto due cose collegate tra loro: ha previsto la realizzazione di altre due rotonde, quella tra viale Garibaldi, via Da Verrazzano e via Fradeletto e quella tra via Bissuola e via Vespucci in modo da rendere più fluido il traffico ed eliminare le code ai semafori. La seconda iniziativa è di metà luglio, la delibera che impegna Ca' Farsetti per altri 250 mila euro con i

quali renderà sicuri quattro tratti di strada con attraversamenti pedonali: oltre a via Forte Marghera, via del Rigo e al centro di Campalto, è previsto infatti un intervento su via Vespucci: si tratta dell'attraversamento del ponte sull'Osellino dove convergono varie piste ciclabili e percorsi pedonali. Tempo fa via Vespucci verso l'incrocio con via Sansovino era già stata ridotta a tre corsie creando una fila di parcheggi con strisce blu; ora verrà ristretto un altro pezzo di carreggiata da tre a due corsie in modo da evitare i sorpassi che già vietati ma continui dato che la strada dritta invita a correre: il tratto interessato va dalla piccola rotonda con via Pigafetta fino alla fermata Cattaneo dei bus Actv in direzione Venezia, proprio sul ponte. In tal modo la restrizione della strada sarà molto più lunga, dalla rotonda con via Pigafetta all'incrocio con via Sansovino, e l'effetto autostrada verrà interrotto. E l'intervento sarà pronto entro il 15 settembre per non perdere i fondi europei.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASPETTANDO LA ROTATORIA L'incrocio tra via Fradeletto, viale Garibaldi e via Giovanni da Verrazzano



Palazzo Fasolo, intervento da 500mila euro

**ADEGUAMENTO
SISMICO
PER LA SUCCURSALE
DEL LICEO XXV APRILE,
IL CANTIERE
AD AUTUNNO
PORTOGRUARO**

La Città metropolitana di Venezia ha approvato in questi giorni il progetto definitivo dell'intervento di adeguamento di Palazzo Fasolo, succursale del Liceo Classico-Scientifico e Musicale XXV Aprile.

I lavori ricadono nell'ambito del Piano di "Interventi straordinari per l'edilizia scolastica" e prevedono in particolare il miglioramento sismico dell'edificio.

L'investimento ammonta a 500 mila euro, fondi che la Città metropolitana ha ottenuto dalla Regione in virtù di un finanziamento della Banca Europea degli Investimenti. I lavori si svolgeranno tra l'autunno e l'inverno del 2020. L'edificio oggetto dei lavori risale al XV secolo. Gli interventi che si dovranno eseguire fanno seguito ad altri già conclusi ed hanno come obiettivo finale quello di migliorare la rigidezza complessiva della struttura.

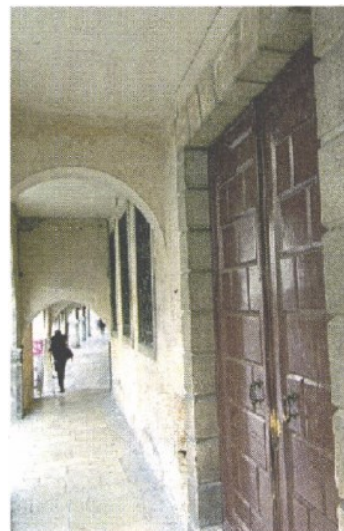
Dal punto di vista tecnico sono previste delle opere puntuali sulle porzioni di muratura evidentemente indebolite e su altre interessate dagli interven-

ti, come la realizzazione di un cordolo di ripartizione in cemento armato di appoggio delle travi in legno della copertura e l'applicazione di tiranti in acciaio e iniezioni armate: il tutto per migliorare la sicurezza e la resistenza sismica della struttura, rendendola così anche più sicura. Nel progetto approvato anche la realizzazione di un cordolo in acciaio in copertura al posto di quello in cemento armato e altri interventi limitati nelle zone ove la muratura risulta danneggiata.

Si procederà poi con delle iniezioni consolidanti della parete est del corpo più basso e al miglioramento delle caratteristiche meccaniche delle murature. Nel sottotetto, dove è presente un cordolo sopra i muri principali realizzato negli anni

'70, è prevista la realizzazione di ulteriori cordoli di collegamento in calcestruzzo alleggerito, migliorando appunto il collegamento delle pareti e la resistenza. "La Città metropolitana - spiega Saverio Centenaro, consigliere delegato metropolitano - conferma, con un altro importante intervento la volontà di migliorare costantemente la sicurezza degli istituti scolastici superiori del territorio metropolitano. Quello di Portogruaro - aggiunge - è un progetto complesso ma che sarà in grado di riconsegnare a studenti e docenti un Palazzo Fasolo sicuro ed efficiente". (t.inf.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTOGRUARO
Palazzo Fasolo



Marghera

Cantiere della nuova piscina, venerdì il comitato in sopralluogo

MARGHERA L'appuntamento è a mezzogiorno di venerdì. Come preannunciato nei giorni scorsi, il Comitato per la piscina di Marghera, si è dato appuntamento per dopodomani in via delle Macchine, nei pressi del cantiere nel quale si sta realizzando l'impianto sportivo che il quartiere attende da oltre vent'anni. «Vogliamo vedere a che punto siamo e, soprattutto, capire i tempi di realizzazione dopo l'annuncio che la piscina non sarà purtroppo pronta prima dell'autunno-inverno dell'anno prossimo» spiega Alvise Ferialdi, promotore del comitato e della pagina Facebook "Buongiorno Marghera!" che ieri ha diffuso l'invito a tutti gli abitanti del quartiere. Dopo l'avvio nell'ottobre scorso, il cantiere di via delle Macchine ha già subito tre stop dovuti prima alla presenza di alcune colonie di gatti da spostare, poi alle operazioni di bonifica dalla presenza di eventuali ordigni e, infine, per l'emergenza coronavirus, ma da alcune settimane i lavori sono ripresi a pieno regime. Il Comitato per la piscina chiede però garanzie sui tempi di realizzazione «e anche - aggiunge Ferialdi - sullo stato di avanzamento del tratto di pista ciclabile mancante che è di competenza del Porto di Venezia. Non vorremmo ci venisse consegnata la piscina senza la dovuta sicurezza per arrivarci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PISCINA I lavori nel cantiere



Chioggia Zona commerciale, servizi e 2mila posti auto



Il nuovo lungomare di Sottomarina

CHIOGGIA Presentato il progetto di riqualificazione: previste anche palme

Degan a pagina XV

Un nuovo look per il Lungomare

► Il progetto commissionato dal Comune all'architetto Mauro Zamengo prevede una zona commerciale e park

► Due boulevard carrabili e cinque accessi pedonali consentiranno un migliore collegamento alla spiaggia

**ALLARGAMENTO
DEL MARCIAPIEDE
E DELLA PISTA CICLABILE
PIANTUMAZIONI
DI ALBERI AUTOCTONI
MA ANCHE DI PALME**

SOTTOMARINA

Non soltanto un nuovo look per il Lungomare, ma anche una nuova zona commerciale e di servizi, soprattutto gli agognati parcheggi (oltre 2000, ma compresi quelli già esistenti) nell'area ex Reduci (89mila mq), e una maggiore integrazione tra lo stesso Lungomare e la spiaggia, grazie a due boulevard carrabili e cinque accessi pedonali di collegamento tra le due zone.

E' una progettazione "unitaria" (per ora allo stadio preliminare) quella che il Comune ha commissionato all'architetto Mauro Zamengo per il nuovo Lungomare, e che si articola sia ad est che ad ovest dell'arteria stradale. Su quest'ultima ci sarà un allargamento del marciapiede e della pista ciclabile che procederanno per "moduli" che si ripeteranno lungo i tre chilometri del percorso, ognuno dei quali potrà contenere elementi di arredo urbano (panchine, rastrelliere per bici, fioriere, piante autoctone,

ma anche palme di cui saranno piantumati, in tutto, 513 esemplari, ecc.). La circolazione delle auto resterà su tre corsie, una in ingresso, due in uscita, tranne che nel tratto centrale dove saranno una e una, ma «senza conseguenze per il deflusso» assicura il dirigente dei Lavori pubblici, ingegner Stefano Penzo. Il sedime del Lungomare resterà esattamente quello attuale, anche se verranno tolti dei parcheggi per recuperarli nell'area ex Reduci. Qui, appunto, troveranno posto le auto che, attualmente, creano intasamenti davanti agli ingressi delle case o delle attività e i posti auto saranno sotterranei, a est, ma saliranno in superficie sulla parte ovest, verso via Colombo, seguendo l'andamento delle quote del terreno. Nell'area verranno realizzati alcuni edifici a U, con apertura verso il Lungomare, composti da tre corpi: quello più lontano dalla strada, fino a due piani di altezza, parallelo al Lungomare, a destinazione direzionale, gli altri due, perpendicolari alla strada, un solo piano fuori terra, destinati ad attività commerciale e terrazzati, in modo da offrire un ulteriore plateatico per i bar, mentre nelle corti racchiuse dalle U, di 30 per 30 metri, sarà possibile organizzare eventi.

PRIMI CANTIERI NEL 2021

Gli accessi al mare consentiranno, tramite i boulevard in pietra, anche l'accesso dei mezzi di soccorso e, gli altri, in legno, il passaggio dei pedoni dal Lungomare. «Il primo intervento sarà sul tratto centrale del Lungomare - spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo - tra viale Umbria e via Tirreno, contiamo di cantierarlo per l'inizio del 2021, grazie al decreto Semplificazioni e terminarlo prima della prossima estate. Poi si faranno i tratti a nord e a sud»

UN COSTO DI 6 MILIONI

Il costo complessivo dell'intervento sul Lungomare sarà sui sei milioni di euro coperti in parte dalla tassa di soggiorno, in parte dalla legge speciale. «L'area ex reduci - spiega il vicesindaco Marco Veronese - è stata acquisita dal Comune nel settembre 2017. Questo piano di riqualificazione, ci permette di rinnovare le concessioni che il comune ha ricevuto in gestione dall'agenzia del Demanio e che scadono a fine 2020».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CHIOGGIA Il lungomare di Sottomarina sarà rifatto a nuovo. Nel tondo in alto l'assessore Alessandra Penzo



Riviera del Brenta
Alla Camera
un sì bipartisan
«L'idrovia deve
essere completata»
Compagno a pag. XVI



Idrovia, alla Camera sì bipartisan: «Va finita»

APPROVATA
UNA MOZIONE UNITARIA
PELLICANI-CAON
LA REGIONE: «BENE
MA DESSO SERVONO
I FINANZIAMENTI»

MIRA

L'Idrovia Padova-Venezia va completata nella funzione di canale scolmatore del sistema Brenta-Bacchiglione destinato a far fronte all'emergenza idraulica. La decisione è stata assunta ieri alla Camera con l'approvazione della mozione unitaria denominata Caon-Pellicani. «Era ora che il Parlamento si esprimesse sul destino dell'Idrovia Padova - Venezia - afferma Nicola Pellicani deputato del Pd - È molto significativo aver approvato una mozione unitaria, condivisa da tutti i gruppi. Il progetto potrebbe essere presentato alla Commissione Europea per ottenere i finanziamenti del Recovery Fund». La grande opera incompiuta, i cui lavori sono iniziati più di cinquant'anni fa con la realizzazione di un ampio canale che doveva collegare Padova a Venezia, ma mai terminati, è divenuta uno dei simboli degli sprechi di risorse pubbliche. Nella mozione, proposta da Caon-Pellicani e nella quale so-

no state assorbite tutte le altre mozioni presentate dai singoli gruppi, giunge un segnale forte, ovvero la necessità di passare alla progettazione definitiva così da poter verificare la compatibilità ambientale ed economica per trasformare l'Idrovia in un canale scolmatore destinato a far fronte all'emergenza idraulica, ovvero alle alluvioni determinate dalle esondazioni del Bacchiglione e del Brenta, che stanno diventando sempre più frequenti. «Ci sono migliaia di Veneti che attendono che vengano realizzati tutti gli interventi volti a garantire la messa in sicurezza di territori che con troppa frequenza sono soggetti ad alluvioni - osserva Pellicani - con migliaia di famiglie in ginocchio e danni incalcolabili alle attività economiche. Conseguenze anche dell'aumento progressivo del consumo di suolo, che ha reso il territorio veneto sempre più fragile e vulnerabile». L'avanzamento progettuale dell'Idrovia consentirà di approfondire in particolare l'impatto del canale scolmatore sulla laguna, soprattutto in vista dell'entrata in funzione del sistema Mose. «La ripresa del progetto permetterà di considerare anche l'ipotesi di concludere il canale navigabile, facendo ricorso a finanziamenti europei - afferma il deputato veneziano del Pd - considerando che ci troviamo in un

contesto completamente mutato rispetto a quello originario. Sarà possibile inserire un Progetto per Venezia all'interno del Piano che il Governo a breve presenterà in Europa per i finanziamenti del Recovery Fund». «Si tratta di un'opera importante, fondamentale. Possiamo completare i 15 km di canale mancanti - spiega Roberto Caon, deputato di Forza Italia - ed avviare la messa in sicurezza di un territorio, devastato da numerose alluvioni, per la quale la popolazione attende da più di 40 anni. La realizzazione di questa "strada ad acqua" potrà dare un contributo importante per incrementare lo sviluppo industriale del territorio».

Secondo la Regione l'Idrovia è fondamentale, ma ad oggi lo Stato non ha ancora ritenuto di finanziare l'opera. «Con la mozione - si legge in una nota - siamo certi che in breve tempo sarà finanziata garantendo, insieme a tutte le altre opere, maggior sicurezza per i cittadini». **L.Gia.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scuole a nuovo e sicure con 1,5 milioni

Il sindaco: «Negli ultimi 6 anni grandi investimenti nell'edilizia scolastica. Efficientamento energetico e adeguamento sismico effettuati quasi a costo zero»

Caterina Zarpellon

Un milione e mezzo di contributi per terminare l'adeguamento sismico delle scuole medie del capoluogo e provvedere all'efficientamento energetico delle elementari di Casoni.

Nelle stesse settimane in cui gli uffici comunali e la direzione dell'istituto comprensivo sono impegnati a pianificare il rientro in classe post-Covid, a Mussolente arrivano buone notizie e soprattutto nuove risorse per gli edifici scolastici del paese, dove si potranno ultimare i lavori di ammodernamento programmati o già in corso senza ulteriori prelievi dalle casse comunali.

SCUOLE MEDIE. Il più consistente degli stanziamenti riguarda il plesso che ospita le scuole medie, dove lo scorso gennaio è stato avviato un intervento di consolidamento antisismico del valore di oltre 1 milione e 200 mila euro. L'operazione, come comunicato nei giorni scorsi

dall'Avepa, è stata finanziata con un maxicontributo europeo da 800 mila euro, che va a sommarsi a un altro finanziamento accordato già nel 2017 dal Miur, proprio per quello specifico progetto. «Ciò significa - spiega il sindaco Cristiano Montagner - che potremo completare l'opera a costo zero, "liberando" così per altre necessità i 410 mila euro di risorse proprie già messe a bilancio dal Comune per questo cantiere». Cantiere che, assicurano dal municipio, nonostante la battuta d'arresto subita nei mesi scorsi a causa dell'emergenza sanitaria, si chiuderà come da cronoprogramma, entro la fine dell'anno.

ELEMENTARI DI CASONI. Saranno invece interamente coperti dalla Regione (per il 70 per cento) e dagli incentivi connessi al Conto termico (30 per cento della spesa) i costi, pari a quasi 900 mila euro, previsti per l'efficientamento energetico della primaria della frazione di Casoni. «Il progetto definitivo-esecutivo è già pronto -

rimarca il primo cittadino - e prevede la sostituzione dei serramenti, la coibentazione delle pareti e della copertura, la sostituzione dell'illuminazione con tecnologia led e l'installazione di una nuova pompa di calore». L'Amministrazione conta di andare in gara entro la fine del 2020, in maniera da poter aprire il cantiere nella tarda primavera ed eseguire tutte le attività previste prima dell'avvio dell'inizio dell'anno scolastico 2021-2022, senza quindi provocare significative ripercussioni sulla didattica.

GLI INVESTIMENTI SUI PLESSI.

«Con questi due importanti interventi - conclude il sindaco - andremo quasi ad ultimare il piano dei lavori di adeguamento e messa in sicurezza ritenuti prioritari per i plessi misquiesi. Negli ultimi sei anni, infatti, in paese sono stati investiti nell'edilizia scolastica più di 5 milioni di euro, dei quali almeno due terzi provenienti da contributi a fondo perduto». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I lavori in corso alla scuola media del capoluogo FOTO ZARPELLON





La possibilità di trasformare lo sconto in credito d'imposta arriva a chi non ha detrazioni

Bonus edilizi con platea ampia

L'utilizzo anche per i forfetari e minimi incapienti

Sia il forfetario sia il titolare di reddito fondiario tassato con cedolare secca possono trasformare la detrazione in credito d'imposta e utilizzarla per compensare altri debiti tributari

DI GIULIANO MANDOLESI

La possibilità di trasformare le detrazioni sugli immobili in credito d'imposta, eventualmente cedibile, dà l'accesso all'utilizzo dei bonus anche a tutti i soggetti finora esclusi come forfetari, minimi, incapienti e titolari di redditi soggetti cedolare secca.

L'articolo 121 del decreto legge 34 del 19/5/2020 (il c.d. decreto Rilancio) prevede infatti per i soggetti che negli anni 2020 e 2021 sostengono spese per alcuni degli interventi detraibili sugli immobili (individuati al comma 2 della norma), in alternativa all'utilizzo diretto tramite detrazione, due distinte possibilità fruizione dei bonus.

La prima, di cui al comma 1, lettera a dell'articolo citato, riguarda la possibilità di cedere il credito ai fornitori sotto forma di sconto su fattura e recuperato da quest'ultimi come credito d'imposta, con facoltà di successiva cessione del credito ad altri soggetti, ivi inclusi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari.

La seconda, invece, disciplinata alla lettera b) del comma 1, per certi versi rivoluzionaria, consente ai contribuenti la possibilità di optare per la trasformazione del corrispondente importo in credito d'imposta, con facoltà di successiva cessione ad altri soggetti, ivi inclusi

istituti di credito e altri intermediari finanziari.

Entrambe le possibilità di fatto, aprono la porta all'utilizzo «alternativo» dei bonus a tutti i soggetti che non hanno la possibilità di fruirne direttamente tramite detrazione ma la seconda soprattutto si presta a molteplici utilizzi pro contribuente.

Mentre l'opzione di cui alla lettera a) del comma 1 dell'articolo 121 del dl 34/2020, ovvero lo sconto su fattura, obbliga necessariamente ad un accordo tra beneficiario e fornitore, cosa che può rivelarsi difficoltosa, l'opzione alla lettera b) consente ai beneficiari l'immediata eventuale fruizione di un credito d'imposta compensabile con altri debiti tributari e contributivi (oltre anche alla possibilità di cessione a terzi).

Esempio è quello di un contribuente lavoratore autonomo in regime forfetario o di una persona fisica con immobile locato in regime di «cedolare secca».

Entrambi i soggetti erano infatti fino al 2019 tagliati fuori dalla possibilità di usufruire di questi bonus poiché tassati con imposte sostitutive che per loro natura escludono meccanismi di detrazione.

Ora, sia il forfetario sia il titolare di reddito fondiario tassato con cedolare secca, possono trasformare la detrazione in credito d'imposta

e utilizzarla per compensare altri debiti tributari o contributivi come appunto le imposte sostitutive relative dall'attività svolta con partita Iva (il primo) e al godimento dell'immobile (il secondo).

Come indicato espressamente al comma 3 dell'articolo 121 del decreto legge 34 del 19/5/2020 infatti i crediti d'imposta di cui al presente articolo sono utilizzati anche in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

Va tenuto in considerazione che tali crediti sono utilizzabili con la stessa ripartizione in quote annuali con la quale sarebbe stata utilizzata la detrazione e la quota non «spesa» nell'anno viene perduta non potendo ne essere riportata nelle annualità successive ne essere richiesta a rimborso.

Quali bonus si trasformano in crediti cedibili

Non tutti i bonus sugli immobili diventano cedibili ma



solo quelli elencati al comma 2 dell'articolo 121 del dl 34/2020, ovvero quelli relativi alle spese sostenute per:

- il recupero del patrimonio edilizio di cui all'articolo 16-bis, comma 1, lettere a) e b) del Tuir;

- l'efficienza energetica di cui all'articolo 14 del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, e di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 119 del dl 34/2020;

- l'adozione di misure antisismiche;

- recupero o restauro della facciata degli edifici esistenti;

- installazione di impianti fotovoltaici;

- installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici.

—© Riproduzione riservata—■

CHIUSO CAUSA COVID

Musme, la Regione stanZIA 50 mila euro

Dopo Comune e Provincia, anche Palazzo Balbi aumenta il finanziamento. Verso la riapertura del museo a settembre

Il presidente Peghin
«Grande soddisfazione e gratitudine per l'aiuto delle istituzioni»

Elena Livieri

Come promesso un mese fa, la Regione Veneto ha incrementato il suo contributo annuale al Museo di Storia della Medicina di Padova: al Musme arriveranno da Venezia 50 mila euro, invece dei 10 mila che ha ricevuto negli anni passati. A impegnarsi con la Fondazione Musme, presieduta da Francesco Peghin era stato l'assessore regionale alla Cultura Cristiano Corazzari. Grande soddisfazione e gratitudine a piene mani da parte di Peghin che nelle ultime settimane ha fatto ogni sforzo per cercare di calmare intorno al Musme enti, istituzioni e privati affinché contribuissero a sostenere il museo in questa difficile fase in cui è costretto alla chiusura causa Covid.

IMPEGNI MANTENUTI

«La notizia della delibera re-

gionale che porta a 50 mila euro il contributo per il Musme ci rende ovviamente molto felici» esordisce Peghin, «la Regione ha mantenuto fede all'impegno preso incrementando in modo importante la sua quota e garantendo un aiuto per superare questo momento di difficoltà. Siamo consapevoli che per trovare le risorse in questa fase sicuramente complessa anche per le istituzioni non sia stato semplice, quindi a maggior ragione ci fa piacere». Peghin, che nei giorni scorsi ha presieduto il cda che ha approvato il bilancio 2019 della Fondazione, conferma l'impegno anche di tutti gli altri soci: La Provincia ha portato il suo contributo da 30 a 50 mila euro, il Comune da 10 a 20 e l'Università acquisterà biglietti per 7 mila euro in favore dei suoi dipendenti, oltre che continuare a fornire i reperti. A tutto ciò si aggiunge un importante finanziamento di 70 mila euro da parte della Fondazione Cariparo per il rinnovo del parco tecnologico che è la peculiarità del nostro museo e ha anche sostenuto con

10 mila euro i centri estivi attualmente in corso, permettendoci di mantenere le rette calmierate».

VERSO LA RIAPERTURA

Le risorse messe insieme - va ricordato anche l'impegno di Carron Spa e Stevanato Group tra i privati - consentiranno alla società che gestisce il Musme di «resistere» fino a fine anno. Ma l'obiettivo più auspicato è quello della riapertura: «Tutto dipende da come andrà con il Covid» rileva Peghin, «è una grande incognita. I presupposti per riaprire ci sarebbero e quando lo faremo sarà nel massimo della sicurezza, per tutti i visitatori e a maggior ragione per le scolaresche che rappresentano il nostro target principale. Implementeremo di sicuro le visite virtuali, ma l'auspicio è di tornare a vedere i visitatori al museo e l'idea è di partire dai week end di settembre. Anche la collettività può fare molto» conclude il presidente del Musme, «venendo al museo, contiamo molto sul nostro radicamento sul territorio che è Padova ma anche l'intera regione del Veneto». —





IL PROGRAMMA

Le prime visite riprenderanno nei week end

Covid permettendo, il Musme dovrebbe riaprire al pubblico a partire dal fine settimana di settembre, puntando a garantire le visite delle scolaresche che rappresentano il suo principale target. Di pari passo saranno implementate le visite virtuali già sperimentate durante l'emergenza sanitaria.

LA CAMERA VOTA ALL'UNANIMITÀ

Idrovia, l'opera sarà conclusa

La Riviera esulta

VIGONOVO

Il Parlamento vota il completamento dell'Idrovia Padova-Venezia. Con 420 voti favorevoli e 2 astenuti, la Camera ha approvato ieri la mozione sul completamento dell'Idrovia Padova-Venezia, presentata da Roberto Caon di Forza Italia e a cui si sono aggiunti altri sottoscrittori da altri partiti come Nicola Pellicani (Pd) e quello di Movimento 5 Stelle Alvisio Maniero. La mozione impegna il governo al completamento dell'opera, ferma dall'ottobre 1985.

L'idrovia Padova-Venezia che attraversa la Riviera, fu concepita come una grande opera pubblica negli anni Cinquanta del secolo scorso ed è rimasta un'opera incompiuta. Per completare l'opera in modo da averne un doppio utilizzo (canale navigabile e canale scolmatore) servirebbero 512 milioni di euro. Al contrario se si decidesse di completare l'esistente per garantirne la funzione di canale scolmatore, l'opera potrebbe avere una possibilità di realizzazione in tempi brevi, con importanti vantaggi a livello di rischio idraulico. «Una buona notizia, a lungo attesa», è il commento di Caon, «finalmente il Parlamento ha preso posizione a favore della conclusione dell'idrovia, nata per essere "un'autostrada dell'acqua" ma che anno dopo anno si rivela sempre di più fondamentale per la messa in sicurezza di un ampio territorio minacciato dagli alluvioni: un'area che comprende i bacini del Brenta e del Bacchiglione, dunque le città di Padova e Vicenza, oltre che la parte occidentale della laguna veneta». Anche Nicola Pellicani esulta. «Era ora che», dice, «il

Parlamento si esprimesse sul destino dell'idrovia Padova-Venezia, condiviso nel territorio, «Bisogna passare», dice Pellicani, «rapidamente alla progettazione definitiva così da poter verificare la compatibilità ambientale ed economica per trasformarla in un canale scolmatore destinato a far fronte all'emergenza idraulica, paghiamo l'inerzia della Regione che è stata a lungo latitante: ci è voluta una maggioranza di centrosinistra per porre la questione all'attenzione della Camera. L'avanzamento del progetto – consentirà di concludere il canale navigabile, facendo ricorso a finanziamenti europei, visto che ci troviamo in un contesto completamente mutato. Con queste premesse», conclude, «sarà possibile inserire un progetto per Venezia all'interno del piano che il Governo a presenterà alla Commissione Europea per ottenere i finanziamenti del Recovery Fund».

«L'approvazione in Parlamento della mozione sull'idrovia Padova-Venezia è un'ottima notizia per un'opera che la Regione ha formalmente definito strategica». Lo dice l'assessore regionale all'Ambiente, commentando l'ok della Camera alla mozione. «La Regione ha proceduto ad inserirla sia nella pianificazione delle opere idrauliche (il famoso piano D'Alpaos) che nel piano trasporti. Non solo, ha anche approvato con 1,3 milioni di euro il progetto preliminare, chiedendo ripetutamente il finanziamento dell'opera allo Stato. Si tratta infatti di un progetto da oltre mezzo miliardo che la Regione non può certo autofinanziare». —

ALESSANDRO ABBADIR

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OPERE PUBBLICHE SUL BUR

Aggiornati tutti i prezzi per gli appalti in Veneto

VENEZIA

La Giunta Regionale ha approvato la delibera che aggiorna l'elenco regionale dei prezzi delle opere pubbliche: un passo atteso ed importante poiché rappresenta lo strumento di riferimento per la quantificazione preventiva, la progettazione e la realizzazione delle opere pubbliche in Veneto. «Per definire l'aspetto economico di ciascuna opera pubblica ci si riferisce a questo strumento» spiega l'assessore ai lavori pubblici Elisa De Berti «e la revisione dell'intero prezario, composto da diverse migliaia di voci, ha comportato diversi mesi di lavoro e confronto con professionisti interni ed esterni all'ente, in una modalità concordata con il Provveditore alle Opere Pubbliche del Veneto, l'ingegner Sorrentino». Il dettaglio su: www.regione.veneto.it. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Abitare Co.: nella Marca transazioni giù del 14,5% da gennaio a marzo
Il prezzo del mattone non scende e vale 2.050 euro al metro quadro

Crollano le vendite di immobili ma Treviso resta tra le più care

Sono calate del 14,5 per cento nel primo trimestre 2020 le compravendite d'immobili nella Marca trevigiana. Inevitabile la battuta d'arresto per il settore, soprattutto a causa del lockdown.

Tra le città capoluogo di provincia è interessante notare che sul fronte dei prezzi gli immobili in provincia di Treviso hanno però non solo mantenuto ma aumentato il valore.

Venezia è infatti la più cara, con prezzi che si attestano a 4.500 euro al metro quadro, seguita da Treviso e Verona con 2.050 euro, Padova con 1.730 euro, Vicenza con 1.200 euro, Belluno con 1.100 euro e Rovigo con 980 euro. Il quadro emerge dall'elaborazione del Centro Studi di Abitare Co. - società di intermediazione immobiliare focalizzata sulle nuove residenze - sui dati forniti dall'Osservatorio del mercato immobiliare dell'Agenzia delle Entrate. In base al report, le compravendite di abitazioni nella regione Veneto sono calate rispetto allo stesso trimestre del 2019 del -15,3 per cento, con 10.835 transazioni.

La contrazione a livello regionale è stata dunque più pesante in relazione al calo subito in provincia di Treviso. Nel Veneto, regione che si posiziona al terzo posto in Italia per numerosità delle transazioni e al decimo per calo percentuale più marcato, nel primo trimestre

più nel dettaglio la flessione delle compravendite ha riguardato tutte le province.

Il calo più consistente si è rilevato a Rovigo (-22,9 per cento rispetto al primo trimestre 2019), seguito da Belluno (-17,3 per cento). Seguono Padova (-17 per cento), Verona (-15,9 per cento), Venezia (-14,8 per cento), in penultima posizione Treviso (-14,5 per cento) e Vicenza (-11,3 per cento).

Le province che hanno registrato il maggior numero di compravendite sono state, nell'ordine, Venezia (2.285), Verona (2.167), Padova (2.048), Vicenza (1.777), Treviso (1.724), Belluno (418) e Rovigo (416).

Quanto al prezzo medio di vendita, dall'indagine del Centro Studi di Abitare Co, mentre Venezia ha mantenuto invariati i valori, Treviso ha visto lievitare i costi del 6,3 per cento.

È cresciuto anche l'appello degli immobili padovani (+3,3 per cento) e veronesi (+2,2 per cento).

Il prezzo medio di vendita non è sceso nemmeno a Belluno (+1,5 per cento) e nella provincia che ha registrato il più consistente calo, cioè Rovigo (+1,3 per cento), mentre a Vicenza i valori sono rimasti invariati (0,3 per cento). Difficile fare previsioni sull'andamento dei prossimi mesi: per ora prevale la prudenza. —

MARIA CHIARA PELLIZZARI



Lottizzazioni in via Sarpi a Treviso



L'OPERA

Appello del Pd all'Anas «Accelerare il cantiere al traforo di S. Augusta»

Chiesto al presidente Gemme un incontro oggi in città
Il capogruppo Dus: «Risolvere anche il nodo rotatorie»

VITTORIO VENETO

Il presidente dell'Anas, Claudio Andrea Gemme, sarà oggi in visita ai cantieri della statale 51 Alemagna, di cui è commissario. Il Pd di Vittorio Veneto, attraverso il capogruppo, gli ha inviato ieri una lettera aperta per invitarlo a sostare a Vittorio Veneto, in modo da fare il punto sull'apertura del traforo e pure sulla bretella di collegamento tra via Pinto e la zona industriale di San Giacomo.

Dus gli chiede se sia possibile accelerare il processo di conclusione del primo stralcio La Sega-Rindola (Tangenziale Est), del valore complessivo di quasi 65 milioni di euro, realizzato per oltre il 90% ma non ancora concluso e fruibile. Proprio in questi giorni i tecnici dell'Anas stanno predisponendo l'ultimo

cantiere, quello per la rotonda di via Carso. I lavori di realizzazione della Variante proseguiranno con la realizzazione dei successivi interventi previsti nel 2° Stralcio Rindola-Ospedale di Costa, attualmente in fase di progettazione. «A tal proposito le chiedo, pur consapevole delle difficoltà tecniche e progettuali, se sia possibile accelerare anche sulla realizzazione del secondo stralcio, già finanziato e in corso di progettazione. Entrambi sono interventi strategici che la città attende da anni» ricorda Dus a Gemme. «In particolare, come di certo saprà, nel progetto del primo stralcio è prevista la realizzazione di 3 rotatorie di circa 45 metri di diametro e sarà senz'altro informato sulle cause che hanno portato ad un vero e proprio stand-by progettuale e costruttivo su

una di queste rotonde. Mi riferisco alla rotonda all'incrocio tra via del Carso e via Vittorio Emanuele II non ancora realizzata a causa di una diversità di intenti tra l'attuale Amministrazione di Vittorio Veneto e Anas. Come cittadini siamo estremamente preoccupati - ammette l'esponente dem - che questa tensione tra i due enti possa portare ad un'unica conseguenza; l'incrocio rimane allo stato attuale: con lo "stop" su Via del Carso, che causerebbe un ingorgo insostenibile su tutta la variante. Crediamo invece fortemente che la rotonda si debba realizzare nel minor tempo possibile per rendere più scorrevole il traffico, altrimenti i vantaggi del "Traforo di Sant'Augusta" verrebbero totalmente vanificati».

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere del traforo di Sant'Augusta. Oggi possibile sopralluogo del presidente di Anas

